



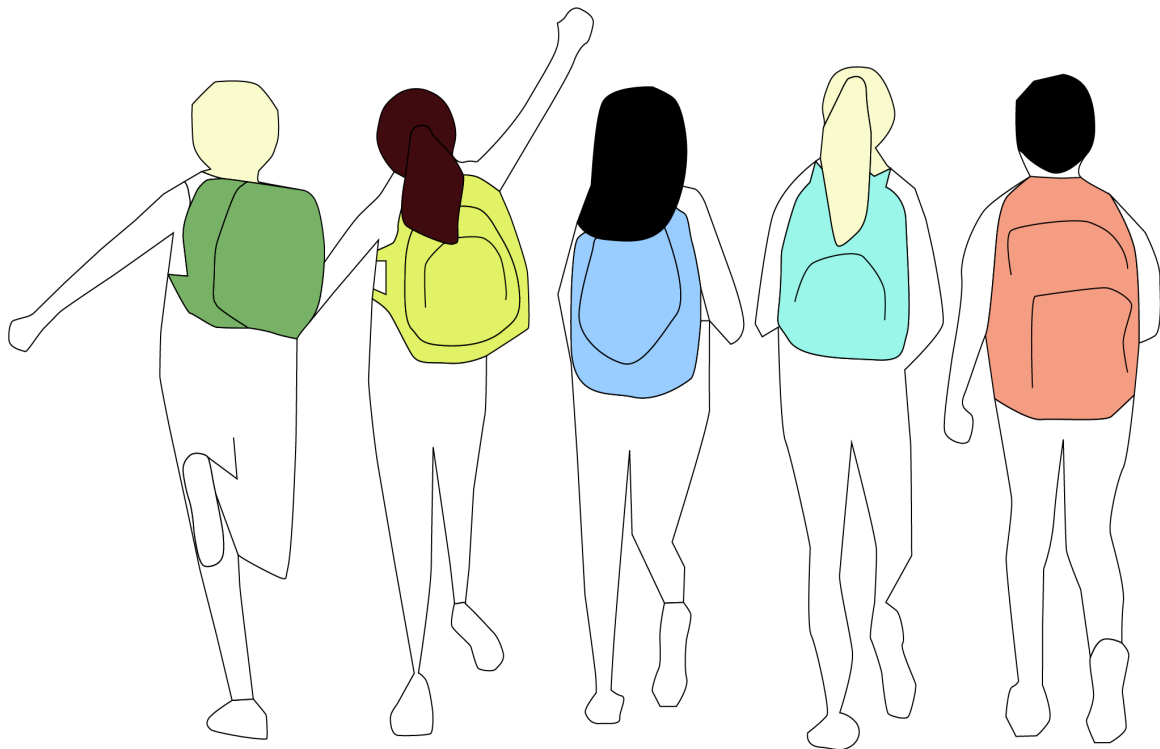
Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Barns självständiga mobilitet i staden

– Vägen till skolan

Beata Willeborn



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2020

Barns självständiga mobilitet i staden. – Vägen till skolan.

Children's Independent mobility in the city. – The way to school.

Beata Willeborn

Handledare: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning

Examinator: Karl Lövrie, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Beata Willeborn

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Barns självständiga mobilitet, Barn i staden, Skolvägen, Utemiljö,

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

FÖRORD

Detta arbete är en del av Landskapsarkitekturprogrammet i Alnarp. Kursen har möjliggjort för mig att fördjupa mig inom ett ämne som jag tycker är väldigt intressant.

Intresset för barns självständiga mobilitet väcktes under kursen som jag läste precis innan Kandidatarbetets början. Under Projekt 3 – Stora Landskap, arbetade min grupp med barns mobilitet i staden. Det väckte många frågor kring vilka förutsättningar den fysiska miljön kan skapa för att främja barns självständiga mobilitet, vilket var något jag ville undersöka djupare.

Jag skulle vilja tacka min handledare Gunilla Lindholm, som har gett ett bra stöd under skrivandets gång och hjälpt mig att problematisera mina tankar i ämnet. Jag vill också tacka min syster Maja Willeborn, som har hjälpt mig i insamlingen av materialet till studien av barns perspektiv och stöttat mig i skrivprocessen.

A handwritten signature in black ink, reading "Beata Wi" followed by a long horizontal flourish.

Beata Willeborn
Maj 2018, Malmö

SAMMANDRAG

I dag har barn en begränsad rörelsefrihet i staden. Antalet barn som reser självständigt till skolan minskar och samtidigt ökar barns stillasittande.

Arbetet syftar till att beskriva hur den fysiska miljön, påverkar barns självständiga mobilitet och hur den kan främjas.

När barn rör sig självständigt, görs det oftast genom aktiv transport (gång, cykel eller liknande). Aktiv transport är ett effektivt sätt att öka energiförbrukningen bland barn. Det bidrar dessutom till en rad olika hälsofördelar. Barn som rör sig självständigt utvecklar en god lokalkännedom och ökat självförtroende samt upplever en större samhörighet med sin omgivning.

Barn, precis som vuxna reser på olika sätt. *Instrumentell* mobilitet är nödvändig och sker mellan målpunkter. *Upplevelsebaserad* mobilitet är valfri och sker om lust finns. *Social* mobilitet sker oftast till följd av instrumentell eller upplevelsebaserad mobilitet. Denna kategorisering har gjorts av Tanja Joelsson (2017) [online] universitetslektor vid institutionen för pedagogik, didaktik och utbildningsstudier på Uppsala Universitet.

Instrumentell mobilitet sker oavsett hur den fysiska miljön ser ut. Upplevelsebaserad och social mobilitet främjas däremot av en god fysisk miljö.

Barn i dagens städer har en begränsad rörelseradie. Ju äldre barn blir, desto större blir deras radie om den inte inkräktas på av biltrafik. Biltrafik innebär starka barriärer för barn och förhindrar deras framkomlighet. Barn är inte förrän i tonåren, tillräckligt mogna att kunna behärska riskfulla trafiksituationer. Därför krävs det att trafikmiljön anpassas efter barnens förmågor för att barn och biltrafikanter ska kunna samsas om utrymmet.

I en skola i Göteborg har barn redovisat sina uppfattningar och tankar kring sin väg till skolan. (Denna fördjupande studie, med barns egna perspektiv i ett verkligt exempel, kompletterar en litteraturstudie av forskning om barns rörelser i staden.) Barnen beskriver olika miljöer de passerar längs vägen och hur de upplever trafiken. Alla barn som deltog i studien till det här arbetet, reser självständigt till skolan och en klar majoritet tar sig till skolan genom aktiv transport. Detta strider mot tidigare undersökningar som visat att allt färre reser självständigt. Detta skulle kunna vara en effekt av nyligen utförda trafikregleringar, som gjort skolvägar lite mindre farliga och föräldrar mindre oroliga. Det tas inte upp i detta arbete, men skulle vara intressant för fortsatt fördjupad forskning om barns rörelse i staden.

ABSTRACT

Today, children have a limited freedom of movement in the city. The number of children traveling independently to school decreases and at the same time children's sedentary increases.

The purpose of the work is to describe how the physical environment affects children's independent mobility and how it can be promoted.

When children move independently, it is usually done by active transport (walking, bicycle or similar). Active transport is an effective way to increase energy consumption among children. It also contributes to a variety of health benefits. Children moving independently develop a good local knowledge and increased self-esteem as well as experience a greater relationship with their surroundings.

Children, just like adults travel in different ways. Instrumental mobility is necessary and takes place between targets. Experience-based mobility is optional and happens if there is a desire. Social mobility is usually the result of instrumental or experience-based mobility. This categorization has been made by Tanja Joelsson (2017) [online] university lecturer at the Department of Education, Didactics and Educational Studies at Uppsala University.

Instrumental mobility takes place no matter what the physical environment looks like.

Experience-based and social mobility, on the other hand, is promoted by a good physical environment. By creating interesting and exciting environments for children, all types of children's mobility can be promoted.

Children in today's cities have a limited movement dad. The older children become, the greater their radius if they are not interfered with by traffic. Car traffic constitutes strong barriers for children and prevents their accessibility. Children are not until the adolescents, sufficiently mature to be able to manage risky traffic situations. Therefore, the traffic environment needs to be adapted to the abilities of the children to be able to interact in the same space.

In a school in Gothenburg, children have reported their perceptions and thoughts about their way to school. (This in-depth study, with children's own perspective in a real example, complements a literature study of children's movements in the city.) The children describe the different environments they pass along the way and how they experience the traffic. All children who participated in the study for this work, travel independently to school, and a clear majority go to school through active transport. This is contrary to previous surveys, which showed that fewer children travel independently. This could be an effect of recent traffic regulations, which made school roads a little less dangerous and parents less worried. This is not addressed in this work but would be interesting for continued in-depth research on children's movement in the city.

Innehållsförteckning

FÖRORD.....	3
SAMMANDRAG	4
ABSTRACT.....	5
BAKGRUND.....	7
MÅL OCH SYFTE	8
FRÅGESTÄLLNING:	8
MATERIAL OCH METOD:.....	8
AVGRÄNSNING.....	9
BEGREPPSFÖRKLARING.....	9
LÄSANVISNINGAR	10
Kapitel 1. FORSKNINGSLITTERATUR OM BARNS MOBILITET OCH RÖRELSE	10
1.1 BARNS RÖRELSE OCH MOBILITET	10
1.2 BARN I TRAFIKEN	14
1.3 SAMMANFATTNING	18
Kapitel 2. SAMHÄLLET'S SYN PÅ BARNS RÖRELSE OCH SKOLVÄGEN	18
2.1 LAGAR, ANSVAR OCH POLICYDOKUMENT.....	18
2.2 SAMMANFATTNING	20
Kapitel 3. BARNS PERSPEKTIV PÅ SKOLVÄGEN.....	22
Kapitel 4. DISKUSSION	28
4.1 SITUATIONEN IDAG	28
4.2 BARNENS RÄTT	28
4.3 VAD KAN FÖRÄNDRAS I DEN FYSISKA MILJÖN	Fel! Bokmärket är inte definierat.
4.4 METODREFLEKTION.....	30
AVSLUTANDE KOMMENTAR.....	30
Litteraturförteckning	32

BAKGRUND

Allt färre barn reser självständigt mellan hem och skola.

Under mitten av 80-talet gjorde Krister Spolander på uppdrag av Trafiksäkerhetsverket en rikstäckande undersökning som visade att 97% av barn i åldrarna 7-9 får gå utan vuxet sällskap till skolan. Tjugo år senare hade siffran sjunkit till 66% av alla barn och under 2009 till 2012 fick mindre än 50% av barnen gå utan vuxet sällskap till skolan. (Björklid & Gummesson, 2013)

Trender visar att barns stillasittande har ökat och att deras totala energiförbrukning har minskat. Det kan bland annat härledas från minskad aktiv transport till målpunkter, minskad rörelsefrihet i samhället samt minskad utevistelse. Ju äldre barnen blir desto större blir deras rörelseradie. Detta ställer krav på att det ska finnas barnvänliga miljöer där barn på ett säkert sätt kan utforska sin omgivning. Miljöerna är viktiga, inte enbart för att barn ska kunna leka, utan det främjar barnens lokalkännedom, socialt kapital och förståelsen för den fysiska miljön som omger dem. Forskning visar dessutom att leken inte bara är rolig för barn, utan den minskar barns stressnivåer och främjar barns nyfikenhet. (Faskunger, 2007) Hur skulle det då se ut om lek kombineras med promenaden till skolan? Skulle det kunna vara ännu mer gynnsamt för barnen om de kunde leka på vägen till skolan och är det ens möjligt?

Suzanne de Laval (2015) redogör i Boverkets publikation *Bygga stad för barn* att små barn uppfattar omvärlden genom den fysiska miljön. Barns uppväxtmiljö är även deras utvecklingsmiljö. Barn ser vad som sker konkret på platser i deras närmiljö och det är så de lär sig förstå hur världen fungerar. Den fysiska miljön behöver vara tillgänglig, stimulerande samt trygg. Barn behöver även närhet till vuxna, för det är genom observationer av vuxnas beteende som de lär sig hur de ska agera. Utrymme är väsentligt, det ska finnas plats för barn att genom sina sinnen skaffa sig erfarenheter, för att sedan omsätta sina föreställningar i konkreta lekar. (de Laval, 2015)

De Laval (2015) menar att barn ofta ses som en svag grupp i samhällsdebatten, eftersom de inte kan göra sina röster hörda på samma sätt som vuxna. Därför kan det vara extra viktigt att planerare och ansvariga för samhällsbyggandet lyfter frågan åt barnen (de Laval, 2015). De berörda måste skaffa sig kunskaper om hur barn uppfattar den fysiska miljön och hur de brukar den (de Laval, 2015). Det här arbetet utgår ifrån tanken om att det krävs ett ansvarstagande där planerare ser ur ett barnperspektiv, och tar till vara på experterna som barn faktiskt är och ser till barns perspektiv.

MÅL OCH SYFTE

Syftet är att bidra till kunskap om vad det är i den fysiska miljön som påverkar barns självständiga mobilitet till skola samt beskriva hur barn påverkas av att få föra sig självständigt mellan bostad och skola.

Målet är att studera barns egna berättelser och se hur barns perspektiv kan komplettera befintlig forskning för att öka förståelsen för vikten av barns självständiga mobilitet samt vad som främjar respektive hämmar den.

FRÅGESTÄLLNING:

Hur uppfattar barn den fysiska miljön längs skolvägen, när barnen rör sig självständigt?

Hur påverkas barn av att inte kunna röra sig självständigt mellan skola och bostad?

MATERIAL OCH METOD:

Arbetet redovisas som en akademisk uppsats, vilken bygger på en granskning av forskningsläget rörande barns rörelse och självständiga mobilitet, officiella dokument och lagar för att få en förståelse för samhällets perspektiv på ämnet om barns rörelse och självständiga mobilitet till skolan samt barns egna perspektiv på vägen till skolan. Dessa tre perspektiv redovisas i varsitt kapitel.

LITTERATURSTUDIE

Forskningsunderlaget som ligger till grund för arbetet har hittats genom sökningar i SLU-bibliotekets internetbaserade söktjänst med sökord som *Barns självständiga mobilitet*, *barns skolvägar*, *barn i staden*, *barn i trafiken* och *children's independent mobility*.

Forskningsunderlaget har gett referenser till olika offentliga dokument samt lagar och styrdokument. Dessa har funnits på framför allt berörda myndigheters internethemsidor.

STUDIE AV BARNS PERSPEKTIV

Studien av barns perspektiv är en pilotstudie där barn i årskurs 4, på en skola centralt belägen i Göteborg, i text beskriver sin väg till skolan. Det är en studie där barnens narrativ beskrivs och tolkas genom både kvalitativ och kvantitativ undersökningsmetod.

Valet av skola bygger på skolans placering i staden samt åldrarna på skolans elever. Utifrån forskningsunderlaget, som menar att det är först vid 10–12 års åldern som barn vanligtvis tillåts röra sig självständigt mellan skola och bostad, så valdes elever i årskurs 4 som lämpliga deltagare i studien.

AVGRÄNSNING

Arbetet handlar om barns mobilitet. Fokus ligger på vägen mellan bostad och skola. Barn rör sig mellan olika målpunkter i staden, såsom vänner och fritidsaktiviteter, men det ligger utanför ramarna för det här arbetet.

I arbetet görs det ingen skillnad på kön på barnen, även om det kan finnas en viss skillnad på pojkar och flickors rörelsefrihet i ung ålder. Fokus ligger på den fysiska miljöns och trafikens påverkan på barns självständiga mobilitet. Mycket litteratur lyfter även begreppet "stranger danger" som något som har en negativ inverkan på barns självständiga mobilitet. Det handlar om föräldrars rädsla för att barnen ska skadas eller till och med kidnappas av andra vuxna. Det är svårt att bedöma hur den rädslan påverkas av miljöns utformning och därför tas inte den problematiken upp inom arbetets ramar.

BEGREPPSFÖRKLARING

Socialt kapital: De fördelar som människan får av att möta andra människor samt att binda sociala band till människor som finns i ens närhet, till exempel grannar. Fördelar kan vara en ökad förståelse för andra och en ökad förmåga att känna empati (Putnam, 2002).

Barns mobilitet: Barns mobilitet kan kategoriseras utifrån syftet med förflyttningen. Tanja Joelsson (2017) menar att man kan dela in barns mobilitet i tre olika kategorier: Instrumentell mobilitet, upplevelsebaserad mobilitet och social mobilitet (Joelsson, 2017).

Instrumentell mobilitet: Den mobilitet som är målstyrd, där syftet är att förflytta sig från en punkt till en annan, till exempel mellan bostaden och skolan. Det upplevs ofta som rutinartat och tråkigt. (Joelsson, 2017).

Upplevelsebaserad mobilitet: Det handlar om en spontan mobilitet där upplevelsen av platsen eller mobiliteten är det viktiga. Det är en icke-målstyrd mobilitet där barnet kan bygga upp rumsliga relationer och relationer till det offentliga rummet. (Joelsson, 2017)

Social mobilitet: Syftet med social mobilitet är att bygga upp sociala relationer till jämnåriga och vuxna. (Joelsson, 2017)

Rörelseradie: Den radie som barn kan röra sig självständigt inom. Radien utökas ju äldre barnet blir om barnet inte hindras av trafiken eller andra osäkra miljöer.

Aktiv transport: Det är fysisk aktivitet som utförs under förflyttningen till en förutbestämd destination. Det kan handla om att gå eller cykla till exempelvis skolan, men det kan även innebära att åka skateboard, inlines eller liknande (Faskunger, 2007).

LÄSANVISNINGAR

Första kapitlet bygger på forskning inom ämnet för barns rörelse, självständiga mobilitet och samt barns förmågor och förståelse för att hantera trafik. Forskningen är tänkt att ge ett kunskapsunderlag inom ämnet.

Andra kapitlet berör offentliga dokument och lagar, vilket ska ge en bild av hur staten och samhället ser på barns självständiga mobilitet och vägen till skolan.

Tredje kapitlet består av en studie av barns perspektiv på skolvägen, vilket ska bidra med kompletterande kunskap inom ämnet och betona barnens perspektiv i stadsplaneringen.

Fjärde kapitlet innehåller diskussion kring barns självständiga mobilitet och vägen till skolan.

Kapitel 1. FORSKNINGSLITTERATUR OM BARNS MOBILITET OCH RÖRELSE

1.1 BARNS RÖRELSE OCH MOBILITET

DEN FRIA LEKEN

Som tidigare nämnts så har barns stillasittande ökat, vilket har en negativ inverkan på deras hälsa. Stillasittandet kan härledas till ett antal olika faktorer, däribland minskad aktiv transport, men även en minskning av ytor för barn i staden samt ökad tillgänglighet till datorer och surfplattor (Faskunger, 2008). Tillgängligheten av datorer och teknik har bidragit till att en allt större del av barns fritid spenderas inomhus och den fria leken utomhus blir lidande (Brussoni, et al., 2012). Den fria leken uppstår spontant och är inte styrd av förutsatta regler eller av den fysiska miljön. Fri lek är motsatsen till regelstyrd lek. Organiserade sportaktiviteter är exempel på regelstyrd lek. (Brussoni, et al., 2012)

Barns fria lek har visats vara en viktig del i barns utveckling och inläring. Genom leken lär sig barnen sociala roller, normer och värderingar och de utvecklar kognitiva färdigheter, kreativitet, självförtroende och effektivitet. Leken kan hjälpa barnen att utveckla inneboende intressen, beslutsfattande, problemlösning, hantera känslor samt att utveckla och upprätthålla relationer med jämgamla. Risktagande i leken hjälper barnen att testa deras fysiska gränser, utveckla sin motorik och hur de undviker eller parerar faror i sin omgivning. (Brussoni, et al., 2012)

O'Brien et al. (2000) skriver i artikeln *Children's independent spatial mobility in the urban public realm* om att studier som har gjorts inom ämnet av barns rörelse, tyder på att barn lägger märke till andra detaljer än vuxna. Därmed kan barns formella och informella platser skiljas på.

Formella platser har en förprogrammerad funktion och är planerade av vuxna, men ämnade för barn. Det kan till exempel vara parker och lekplatser.

De informella platserna är icke-programmerade och har ingen förbestämd funktion, det kan till exempel vara en skogsdunge i en stadsmiljö. O'Brien menar att de informella platserna erbjuder barnen en större möjlighet till självständigt upptäckande. (O'Brien, et al., 2000)

I en skandinavisk studie jämfördes två olika barngrupper i åldrarna 5–7 år.

I den ena barngruppen lekte barnen i en naturlig miljö och i den andra gruppen lekte barnen på traditionella lekplatser. Studien visade att barnen som lekte i en naturlig miljö lekte på ett mer mångsidigt sätt och nio månader senare visade barnen betydligt förbättrad motorisk förmåga. (Brussoni, et al., 2012).

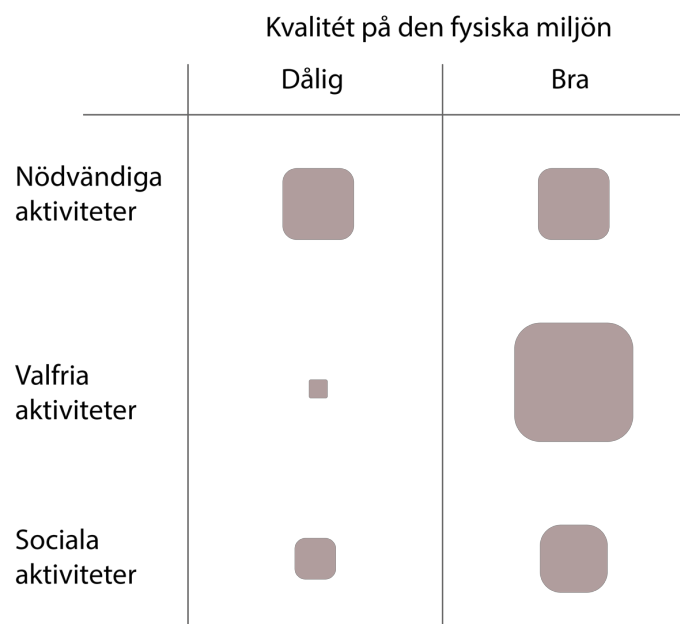
Vad O'Brien et al. (2000) menar är att den fysiska karaktären av en plats, har en inverkan på hur barn interagerar med och vilken tillgång de har till det offentliga rummet, vilket stöds av studien som Brussoni, et al. (2012) redovisar för i artikeln *Risky Play and Children's Safety: Balancing Priorities for Optimal Child Development*. Den fria leken kan associeras till Tanja Joelssons (2017) tankar kring barns självständiga mobilitet och hennes kategorisering. Den fria leken är framför allt kopplad till upplevelsebaserad och social mobilitet, vilka är de kategorier som Joelsson (2017), anser är de viktigaste måtten för barns rörelsefrihet och även det som Joelsson anser att det finns minst utrymme till. Likt Tanja Joelssons resonemang kring barns självständiga mobilitet så talar Jan Gehl (2011) i sin bok *Life between buildings* om olika typer av utomhusaktiviteter. Gehl menar att de kan delas upp i *nödvändiga, valfria och sociala* aktiviteter.

Nödvändiga aktiviteter är likt Joelssons instrumentella, det är sådant som är nödvändigt i vardagslivet, så som att gå mellan målpunkter till exempel skola och bostad.

Valfria aktiviteter är sådant där deltagandet styrs av en vilja, dessa aktiviteter kan liknas vid Joelssons upplevelsebaserade mobilitet. Dessa aktiviteter kan enbart uppstå om när det finns externa förutsättningar för det. Det kan vara en promenad i en park eller att slå sig ner på en specifik plats och njuta av vädret (Gehl, 2011).

Sociala aktiviteter kan kopplas till Joelssons sociala mobilitet. En förutsättning för att sociala aktiviteter ska uppstå är att den offentliga miljön är befolkad (Gehl, 2011). Gehl menar att social aktivitet, i nästan alla situationer, uppstår till följd av nödvändiga eller valfria aktiviteter.

Kvalitén på den fysiska miljön är direkt avgörande för huruvida valfria och sociala aktiviteter kan förekomma, däremot spelar den fysiska miljön ytterst liten roll för de nödvändiga aktiviteterna. De kommer förekomma oavsett hur den fysiska miljön ser ut (Gehl, 2011).



Figur: Förklarar sambandet mellan förekomsten av olika typer aktiviteter, beroende på kvaliteten av den fysiska miljön. Fritt efter Gehl (2011): sida 11.

AKTIV TRANSPORT OCH SJÄLVSTÄNDIG MOBILITET

Resandet har beskrivits som en *'barometer för personlig självständighet'*, vilket från början handlade om bilens roll i samhället och friheten som bilägandet medförde (Hillman, et al., 1990 s.77). Hillman et al. (1990) menar att den definitionen även kan appliceras på barn. Strax efter att de lärt sig att gå börjar barnen utnyttja sin självständighet och springa ifrån sina föräldrar. Med tiden börjar de röra sig längre och längre bort från sina föräldrar. När barnen har uppnått en viss ålder, är det inte ovanligt att föräldrarna tillåter dem större självständighet så som att gå själva till en kompis eller grannen. Gradvis ökar barnens självbestämmande genom självständig mobilitet, vilket är en del i att växa upp. Genom att tillåta dem att göra saker på egen hand, främjas barnens självförtroende. (Hillman, et al., 1990)

När barn rör sig självständigt, sker det oftast genom aktiv transport och det ger en rad fördelar både för dess fysiska och psykiska hälsa (Chaudhury, 2017). Barn som genom aktiv transport tar sig till skolan har lättare att prestera i skolan (Westman, 2017). Det har även visats att barn som reser aktivt upplever mindre stress över uppgifter i skolan (Westman, 2017). Utöver fördelarna med aktiv transport leder den självständiga mobiliteten till att barn utvecklar praktiska färdigheter, så som förmågan att navigera i riskfulla situationer som kan uppstå utomhus (Chaudhury, 2017).

Jessica Westman (2017) pekar på att en minskning i aktiv transport och självständig mobilitet resulterar i att barn förlorar friheten att utforska sin omgivning och att utveckla sin förmåga att behärska sin fysiska och sociala miljö. Barn som inte tillåts röra sig självständigt har färre möjligheter att spontant möta andra människor, vilket har en negativ påverkan på dess välmående. Utöver det påverkas dess möjligheter att känna en samhörighet med omgivningen. Detta är något som ökar självförtroendet, genom ökad självständighet och ansvarstagande. (Westman, 2017)

Vidare uttrycker Westman (2017) de fördelar som självständighet och sociala möten har för barns välmående. Vikten av vänskapsförhållanden under barndomen kan inte överskattas, det kan vara källor till tillhörighet och social inkludering. Att resa till skolan med vänner skapar möjligheten att socialisera med varandra och att kännas sig som en del av gruppen. (Westman, 2017)

DEN FYSISKA MILJÖNS PÅVERKAN

Världen blir allt mer urbaniserad och över hälften av världens befolkning bor i urbana miljöer. Enligt UNICEF så bor över en miljard barn i urbana miljöer. Samtidigt strävar många utvecklade städer efter förtätning, i försök att skapa mer hållbara städer. (Wales, 2014) Det innebär en minskning av utrymme mellan byggnader, vilka kan vara platser där barn kan vistas. Dessa frågor bidrar till funderingar kring hur barns liv, i framtidens städer, kommer att se ut. (Wales, 2014)

O'Brien et al. (2000) menar att en av grundstenarna för att en stad ska vara rättvis för barn, är att den möjliggör rörelsefrihet för dem. Ett barn i en modern, urban miljö, borde kunna förväntas ta en aktiv roll i det offentliga rummet och kunna navigera sig genom olika miljöer i moderna städer. Dock finns det en stark oro att dagens barn istället möts av fientliga urbana landskap där den fysiska miljön, hotfulla vuxna och snabbt körande bilar, förhindrar barnens framkomst och självständiga mobilitet. (O'Brien, et al., 2000)

Forskning har visat att den byggda miljöns attribut har en stor inverkan på barns självständiga mobilitet. Dessa attribut påverkar såklart den upplevda tryggheten i närområdet samt mängden biltrafik. Områden med långa raka gator och få hinder för biltrafiken, bidrar till en allt värre trafiksituation. Vilka funktioner som attributen ger upphov till kan påverka barns självständiga mobilitet. Huruvida det finns grönytor, gestaltningen av den fysiska miljön, storlek, kvalitet samt tillgänglighet har en inverkan. (Chaudhury, 2017)

Enligt Lia Karsten kan barn delas in i utomhusbarn, som leker mestadels utomhus, inomhusbarn, som mestadels leker inomhus samt baksätsgenerationen, vars tid spenderas med aktiviteter arrangerade av vuxna. (Karsten, 2006)

I Karstens undersökning av tre bostadsområden i Amsterdam har hon identifierat att dessa barn lever i skilda geografiska områden där den fysiska miljön har en stor inverkan. Utomhusbarnen bor i ett område där den fysiska miljön gynnar den utomhuskultur som har uppstått. Gatorna är lugna, det finns gröna partier och stora lekplatser. Barnen kan själva gå över gatan på ett säkert sätt och ta sig till ytor där det finns andra barn som leker. (Karsten, 2006)

Inomhusbarnen bor mestadels i områden där trafiken är ett stort problem, där gatorna är fulla av parkerade bilar och det är skräpigt (Karsten, 2006). Både barnen och de vuxna känner en oro för att vistas utomhus, eftersom det är osäkert på gatan och det inte finns utrymme för barnen där. (Karsten, 2006)

För barn i baksätsgenerationen är staden som ett ö-landskap, där olika aktiviteter finns på olika platser, men barnen har ingen möjlighet att ta sig mellan aktiviteterna på egen hand.

Det är föräldrarna som arrangerar aktiviteter och barnen är beroende av föräldrarna för att kunna ta sig till och mellan aktiviteter. (Karsten, 2006)

När barn leker utomhus är lek och rörelse så sammankopplat att nästan varje lek är rörelse och varje rörelse är lek (sou. 1975:30). Faskunger (2008) skriver i texten Barns miljöer för fysisk aktivitet, att barns lek ofta är oplanerad och uppstår spontant.

VILKA FYSISKA ATTRIBUT FRÄMJAR LEK?

Heurlin-Norinder menar i sin doktorsavhandling att skolvägen kan möjliggöra tid och plats för barn att leka. Barn lever i en inrutad vardag och att under transporten mellan bostaden och skolan, så kan barnen få tid och en arena att upptäcka sin närmiljö samt tid till fri lek. (Heurlin-Norinder, 2005)

Så vilka fysiska element kan främja lek längs skolvägen? För att barn ska kunna leka krävs det att den fysiska miljön bjuder in till lek. Den fysiska miljön kan främja barnens leklust.

För att barn ska kunna leka eller få leka, så måste det vara säkert (Lenninger & Olsson 2006 se Åström 2012). I en stadsmiljö utgör bilen en stor fara för barn, då barn ännu inte utvecklat de färdigheter som krävs för att kunna hantera allt för trafikerade situationer (Faskunger, 2008). Därför krävs det fysiska insatser för att begränsa bilens framkomlighet. Farthinder, så som fartgupp eller avsmalningar av vägbanan har visats vara effektiva insatser för att begränsa bilens hastighet. (Faskunger, 2008)

Jan Gehl presenterar insatser som gjorts i Köpenhamn där bilen begränsas till förmån för gående och cyklister. I Köpenhamn finns genomgående trottoarer och cykelbanor som inte avbryts av tvärgator. Bilar som ska svänga in på tvärgatan eller ut från tvärgatan måste stanna och invänta gående som har förtur. Gehl menar att sådana insatser främjar barns självständiga mobilitet och att det bidrar till barns säkerhet i den trafikerade staden. (Jan Gehl: People-oriented strategies for city planning, 2014)



Foto 1: Bilden visar en trottoar i Köpenhamn där trottoaren fortlöper, så att bilar behöver stanna för gående innan de svänger in på andra gatan. Trottoaren är upphöjd från vägbanan. Fotograf: Beata Willeborn.

Heurlin-Norinder lyfter vidare fram orienterbarhet som en viktig aspekt för barns lek. Orienterbarhet bidrar till en trygghet hos barnen. När barnen vet att de kan orientera sig på en plats och mellan platser, så känner de sig trygga att vidga sitt lekrevir och upptäcka nya områden. Orienterbarhet möjliggörs av att barnen kan identifiera specifika kännetecken på en plats. Om en plats eller ett område är för monotont, så är det svårt för barnen att identifiera kännetecken och det blir svårare för barnen att identifiera var de befinner sig. (Heurlin-Norinder, 2005) I sin Kandidatuppsats menar Kajsa Åström att i den byggda miljön så kan till exempel en variation av markmaterial eller variation av färger och former på byggnader, främja orienterbarheten. En specifik byggnad kan alltså agera som ett kännetecken för en plats, som barn enkelt kan identifiera. (Åström, 2012)

Det ligger i barns natur att involvera risker i leken. När barn tar risker i leken, kan det till exempel vara att klättra upp i ett träd eller att hoppa från en höjd. (Brussoni, et al., 2012)

Brussoni, et al. menar att när barn kan involvera risker i leken, så lär de sig om sina egna fysiska förutsättningar och förmågor, vilket bidrar i längden till att de kan utveckla sina förmågor att beräkna risker. Nivåskillnader i utemiljön kan främja lek samt stimulera barns vilja att ta risker (Mårtensson, 2004). Åström, som i sitt arbete har inventerat en gångata i Uppsala för att se vilka byggda element som kan fungera som lekattribut, har identifierat trappor som sådana. Åström menar att trappor och trappräcken är sådana byggda attribut med nivåskillnader som kan uppmuntra till lek. Barn kan hoppa mellan trappstegen och klättra, klänga eller glida på trappräcket (Åström, 2012).

En variation av miljöer kan bidra till olika typer av lekar och längs ett stråk kan leken ta nya vändningar när barnen når en annan typ av miljö (Mårtensson, 2004).

Kylin lyfter i sin doktorsavhandling fram vikten av att låta barn skapa sina egna platser. Platser med löst material, så som pinnar på marken, möjliggör för barnen att manipulera platsens utseende och göra den till sin egen. Sådana platser är av stor vikt för barn. (Kylin, 2004)

Mårtensson diskuterar barnens interaktion med omgivningen under lekens gång. Interaktion kan förstärkas av olika naturprocesser, så som årstidskiftningar eller olika typer av väder. Under regniga dagar utnyttjas regnvattnet eller när höstlöven faller till marken, så kan dessa involveras i leken. (Mårtensson, 2004) Naturprocesser blir tydligast där det finns naturmaterial, löven som faller från träden eller stenar som är kalla i skuggan och varma i solen (Åström, 2012).

1.2 BARN I TRAFIKEN

Trafikmiljön skapar stora begränsningar för barn i deras närmiljö (Björklid, 2004). Redan på 60-talet visade undersökningar att barns lekvanor och självständiga mobilitet påverkades av biltrafiken (Björklid & Gummesson, 2013). Föräldrar står inför ett dilemma när det handlar om att skydda sina barn för risker i trafiken men samtidigt tillåta barnen att utveckla sin självständighet. Det har visats att ju större oro föräldrar känner över trafiksituationen, desto fler skjutsar sina barn, vilket leder till en förvärrad trafikmiljö. Föräldrar utgör en begränsning i barns självständiga mobilitet, vilket påverkar hur barn utvecklar kunskaper om sin omgivning. (Björklid, 2004)

En viktig aspekt för att främja barns mobilitet är tillgängligheten till de olika målpunkterna. Barns målpunkter måste gå att nå till fots, med cykel eller genom kollektivtrafik (Björklid & Gummesson, 2013). Björklid & Gummesson (2013) pekar på att städernas trafikmiljöer till stor del är anpassade efter 60- och 70-talets bilnorm, där bilens framkomlighet var prioriterad. Det innebär osäkra miljöer för framförallt barn som inte förrän i tonårsåldern är mogna och tillräckligt utvecklade att kunna beräkna risker i trafiken. Det går alltså inte att anpassa barnen efter den rådande trafikmiljön och samtidigt öka deras självständiga mobilitet. Det är den rådande trafikmiljön som måste anpassas efter barns förutsättningar. (Björklid & Gummesson, 2013). Statistiken visar en minskning i trafikolyckor som involverar barn, däremot är forskare eniga om att det snarare handlar om barns minskade rörelsefrihet än en förbättrad trafiksituation (Faskunger, 2008). Precis som Björklid & Gummesson, så menar Faskunger att beteendeträning för barn är ett ineffektivt medel för att förbättra situationen, utan det måste ske förändringar i trafikmiljön, som främjar säkerheten för oskyddade barn.

Som tidigare nämnt så är leken ett sätt för barn att utvecklas och utomhusleken är en viktig del i det. I leken finns ofta en önskan om utmaningar och risktagande (Björklid, 1994). När barn utmanar sig själva och tar risker, lär de sig att behärska sin egen fysiska förmåga samt att behärska sin fysiska och psykiska miljö. Däremot uppstår det allt fler oförutsedda risker när trafik intar barnens lekrevir. Barn visar på en medvetenhet om vad trafikfara är samt principen om trafiksäkerhet, men ofta blir det svårt för dem att applicera det i verkligheten. I Björklids undersökning beskriver barnen en osäkerhet som uppstått till följd av att de sett vuxna bryta mot trafikregler. Barn har inte uppnått en tillräcklig mognad för att kunna parera oförutsedda trafiksituationer, som inte sker enligt regelboken. (Björklid, 1994)

I situationer där barn har utsatts för fara i trafiken, skyller de ofta på sig själva. De inblandade vuxna, är för barnen, auktoritära och förväntas följa reglerna. Därmed tolkar barnen, att det är dem som gjort fel och ska beskyllas. Den vanligaste orsaken till att barn skadas i bilolycka är vid utrusningsolyckor. (Stevenson, et al., 2015) Det är när de rusar ut på vägen för att, till exempel hämta en boll eller när de ska korsa gatan som barnen blir påkörda. Bilar som står parkerade längs vägen eller permanenta objekt längs vägen, så som papperskorgar eller växtlighet kan ha en inverkan. Barn är små till storleken och parkerade bilar och andra objekt kan skymma sikten så att föraren inte hinner upptäcka ett barn som är på väg att korsa en gata. (Stevenson, et al., 2015)

Att korsa en väg är för ett barn en enkel uppgift, men att bedöma hur och när det är lämpligt att korsa vägen är mycket svårare. Det krävs att barnet ska kunna uppfatta vilken riktning bilen kör i, uppskatta hastigheten på bilen samt när bilen kommer befinna där barnet ska korsa vägen. Det kräver kognitiva färdigheter som unga barn inte utvecklat ännu. (Stevenson, et al., 2015) Stevenson et al (2015) menar precis som Björklid och Gummesson (2013) att små barn inte besitter de kunskaper och färdigheter som krävs för att kunna agera på ett säkert sätt i trafiken samt att det beror mycket på barnets individuella utveckling.

Det är viktigt att barn lär sig ett trafiksäkert beteende, för att de ska kunna interagera med trafikmiljöer samt att inläringen anpassas efter barnets ålder och mognad (Muir, et al., 2017). För att kunna lära barn trafiksäkert beteende krävs det förståelse för hur barn lär och implementerar sin kunskap och sina färdigheter. Föräldrar och vårdnadshavare har visats vara en viktig del vid inläringen och även förebilder för barnen i hur man ska bete sig i trafiken. (Muir, et al., 2017) Barn lär sig mycket genom att observera och sedan imitera vuxnas beteende. Muir, et al, (2017) lyfter fram Albert Banduras "Social Learning Theory", som introducerades 1963, vilken bygger på tanken att inläring via observation är en central utvecklingsprocess.

Det uppstår genom iakttagelse av andra människor och kan därmed inte förekomma i isolering (Muir, et al., 2017). Inläring bygger dock inte enbart på observation utan det krävs ytterligare kognitiva processer för att imitering av beteendet ska uppstå. Det hjälper om barnet får delta i beteendet. Beteendet behövs upprepas så att barnet kan bearbeta det i minnet och barnet behöver uppmuntran och motivation till att utöva ett sådant beteende. Social Learning Theory bidrar med ett ramverk för förståelsen om hur barn lär sig budskap om trafiksäkert beteende. (Muir, et al., 2017)

Genom att föräldrar och vårdnadshavare instruerar, demonstrerar och repeterar ett trafiksäkert beteende, så skapas goda förutsättningar för att barnen ska imitera det beteendet (Muir, et al., 2017).

I försök att skapa säkra övergångar har det visat att dessa kan vara mer riskfulla än vanliga övergångsställen. Det är osäkert om det beror på att barnen uppfattar det som "säkra zoner" eller är mindre försiktiga där. (Stevenson, et al., 2015) Undersökningar har dock visat att genom tydlig signalering att bilar närmar sig ett övergångsställe, har minskat risken för att en olycka ska uppstå. Användning av trafikljus har även visats vara ett effektivt sätt att minska

mängden olyckor. Då är det tydligt för både gående barn och biltrafikanter när det är tillåtet att gå eller köra. (Stevenson, et al., 2015)

1.3 SAMMANFATTNING

Barns självständiga mobilitet kan se olika ut. Instrumentell mobilitet är nödvändig, medan upplevelsebaserad och social mobilitet är frivillig. De sistnämnda typerna av mobilitet främjas av en god utemiljö.

När barn rör sig självständigt, så sker det framför allt genom aktiv transport. Barn som rör sig självständigt lär sig att behärska sin fysiska och psykiska miljö bättre än de barn som ej rör sig självständigt. Självständig mobilitet bidrar även till att barnen utvecklar en god lokalkännedom och större självförtroende. Aktiv transport kan bidra till en minskning av barns stillasittande och barnen kan dra nytta av de hälsofördelar som aktivitet och rörelse bidrar till. Barns som tar sig till skolan genom aktiv transport har lättare att koncentrera sig och upplever mindre stress under skoldagen.

Som sagt så påverkas barns självständiga mobilitet av den fysiska miljön och i miljöer där biltrafik dominerar, minskar barns rörelsefrihet. Det kan bero på att små barn inte kan behärska svåra trafiksituationer, eftersom de krävs kognitiva färdigheter som små barn inte hunnit utveckla ännu. Barn kan därmed inte anpassas efter den rådande trafikmiljön som präglar dagens städer, utan trafiken måste anpassas efter barnens färdigheter.

Kapitel 2. SAMHÄLLETS SYN PÅ BARNS RÖRELSE OCH SKOLVÄGEN

2.1 LAGAR, ANSVAR OCH POLICYDOKUMENT

I Plan- och bygglagen, PBL, kap 1 §1, står det bland annat att bestämmelserna i lagen, ska ta hänsyn till den enskilda individen samt *”främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”* (SFS 2010:900). Lagen uttrycker ingen åldersbegränsning, därmed ska samhällsutvecklingen vara jämlik för alla inklusive barn (Madsen 2015).

Nedanstående paragrafer i PBL, stärker invånares rättigheter till inflytande och insyn. I PBL kap 5 §11, står kravet på samråd, där boende som planförslaget rör, ska få uttrycka sina åsikter. I §11 b, förtydligas hur samrådet ska annonseras. Kungörelse ska anslås på kommunens anslagstavla samt annonseras i en ortstidning. (SFS 2010:900)

Kap 5 §12 anger att samrådet ska ge ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att det ska finnas insyn och påverkan (SFS 2010:900).

Kommunen har enligt PBL planmonopol och formellt makten över hur våra städer byggs. Inom planeringsprocessen är det dock flera olika aktörer som gör sig hörda och vill utöva den makt som kommunerna formellt besitter. På grund av den offentliga sektorns begränsade resursen, så blir privata aktörer medfinansierare och får därmed en fot in i

samhällsplaneringen. Det kan innebära en maktförskjutning från kommunerna till privata aktörer, vilket kan innebära en risk för att barnens åsikter åsidosätts, till förmån för de privata aktörernas vinning. (Madsen 2015)

VAD STÄRKER BARNENS RÄTT?

FN:s konvention om barns rättigheter, Barnkonventionen, antogs 1989 och ratificerades i Sverige 1990. Barn och unga lyfts fram som kapabla medborgare att agera och göra sig hörda i frågor som rör dem (Madsen 2015). Barnkonventionen, ställer krav på att myndigheter, och kommuner, ska ha ett barnperspektiv på alla beslut som rör barn (Nordin, 2015). Det faktum att barn har medborgerliga rättigheter och kompetens kommer till uttryck i artikel 12, där det tydligt uttrycks att barns åsikter ska höras i beslut som rör barnen. (Nordin, 2015)

Barnkonventionens artikel 31 *Barn har rätt till lek, vila och fritid*, uttrycker vikten av utrymme för lek under barns uppväxt. Artikel 31, kan därmed också vara relevant i diskussionen kring barns utomhusmiljö.

Ända sedan Barnkonventionen ratificerades har det förts diskussioner huruvida den ska implementeras i svensk lag eller ej. År 1995 tog Riksdagen upp frågan om inkorporering, men förslaget avvisades. Sedan dess har flertalet utredningar gjorts för att se hur svensk lagstiftning stämmer överens med Barnkonventionens föreskrifter. (Madsen 2015)

Nu är en ny proposition aktuell, där regeringen föreslår att Barnkonventionen ska inkorporeras i svensk lagstiftning. När en konvention inkorporeras innebär det att en lag stiftas, vilken föreskriver att hela eller delar av den aktuella konventionen ska gälla som svensk lag (prop. 2017/2018:186).

I lagpropositionen (2017/18:186) *Inkorporering av FN:s konvention om barns rättigheter* menar Barnombudsmannen i sitt remissvar att det är ytterst viktigt att barnkonventionen inkorporeras. Barnombudsmannen menar ytterligare att barn som rättssubjekt inte tas i tillräcklig beaktning i beslutsprocesser som rör dem och att inkorporering av barnkonventionen stärker dess formella ställning, samt påskynda övrig lagstiftning som rör barn. (prop. 2017/18:186)

Det kan tyckas underligt att ett lagförslag om inkorporering av Barnkonventionen på nytt aktualiseras, men först efter så många år efter ratificeringen av konventionen. Det skulle Lagrådets yttrande till propositionen kunna ge svar på. Lagrådet menar att en inkorporering ej är nödvändig, då det tidigare har konstaterats att det råder en normharmoni¹ mellan svensk lag och Barnkonventionen och i de fall det har behövts så har det utförts lagstiftningsåtgärder genom transformering² för att svensk lag ska stämma överens bättre med konventionens föreskrifter (prop. 2017/18:186).

Barnombudsmannen är en myndighet och besitter en viktig roll, genom att företräda barn och ungas intressen utifrån Barnkonventionen (SFS 1993:335). Barnombudsmannen ska

¹ Normharmoni syftar i det här fallet till att svensk lag stämmer överens med Barnkonventionens föreskrifter.

² Transformering innebär att där det finns behov, har det införts eller ändrats svenska bestämmelser, så att de stämmer överens med Barnkonventionens föreskrifter.

uppmärksamma brister i överensstämmelsen mellan svensk lag, praxis och Barnkonventionen, samt uppmärksamma regeringen och riksdagen på eventuella brister i lagstiftning och rättstillämpning. (prop. 2017/18:186).

Barnombudsmannen har publicerat ett antal faktablad som rör barns fysiska miljö, bland annat ett som berör barn och ungas rätt till inflytande i kommuner och landsting (de Laval, 2015). I faktabladet lyfts problematiken kring att barn saknar rösträtt och att det krävs att barns röster blir hörda på andra sätt än via en valsedel (Barnombudsmannen, 2015) [online]. Det lyfts även fram att kommuner och landsting söker efter goda metoder för att nå barn och ungas åsikter. En metod som lyfts fram är inflytandeforum. (Barnombudsmannen, 2015)

Det finns uppsatta kriterier för vad som får klassas som inflytande forum. Kriterierna är:

- Inflytandeforumet ska innebära att det förs en kontinuerlig dialog mellan ungdomar och förtroendevalda.
- Forumet ska anlägga ett ungdomsperspektiv på lokala och regionala samhällsfrågor i stort.

(Barnombudsmannen, 2015) Dock tyder kriterierna på att denna metod för inflytande riktar sig till ungdomar och yngre barn blir åsidosatta.

I propositionen (prop. 2005/06:160) *Moderna transporter* lägger regeringen stor vikt vid barns trafiksäkerhet. Enligt lag har kommunerna ansvar för plan- och byggfrågor, vilket även innefattar planering av kommunens skolvägar. Transporter till och från skolan ska prioriteras och det är viktigt att kommunerna utformar genomgående, säkra och tillgängliga gång- och cykelvägar. (prop. 2005/06:160)

Trafikverket (dåvarande Vägverket) har legat i framkant när det kommer till inkludering av barns perspektiv i planeringen (de Laval, 2015). Vägverket har dessutom arbetat mycket med barnkonsekvensanalyser kring skolor och skolvägar samt arbetat med Barnkartor i GIS (de Laval, 2015). Metoden Barnkartor i GIS, har Trafikverket använt i rapporten *Säkra skolvägar*, vilken syftar till att belysa vilka metoder som kan användas dels för att identifiera var det finns behov för förbättring i den fysiska miljön för att åstadkomma säkra skolvägar, dels bidra med barns perspektiv, dels synpunkter på skolvägen (Trafikverket, 2010).

2.2 SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis så uttrycker Plan- och Bygglagen att alla människor har rätt till en god livsmiljö och invånare har rätt att få sina åsikter hörda kring planförslag som rör dem. Kommunerna som har planmonopol, har ansvar för att skapa säkra skolvägar för barn. Trafikverket har haft projekt där de genom metoden Barnkartor i GIS, arbetat med barns perspektiv för att skapa säkrare skolvägar.

I och med ratificeringen av FN:s konvention om barns rättigheter, Barnkonventionen, har synen på barn förändrats och barns perspektiv har stärkts i frågor som rör barn. Det finns dock fortfarande brister i hur barns perspektiv ska inhämtas i frågor som rör planering av utemiljön.

Regeringen föreslår att Barnkonventionen inkorporeras i svensk lag, vilket Lagrådet motsätter sig. Lagrådet menar att det är en onödig åtgärd då svensk lag redan stämmer överens med Barnkonventionens föreskrifter.

Till stöd för barnens rätt finns myndigheten Barnombudsmannen, som till skillnad från Lagrådet, ställer sig positivt till inkorporering av Barnkonventionen. Barnombudsmannen menar att det kan stärka barnens rätt i övrig lagstiftning som rör barn. Det är dock oklart i vilken utsträckning det kommer stärka barns perspektiv i planeringen av våra utemiljöer.

Kapitel 3. BARNS PERSPEKTIV PÅ SKOLVÄGEN

3.1 INTRODUKTION

En barngrupp på 20 elever i årskurs 4, fick i uppgift att beskriva sin väg till skolan. Elevernas lärare gav barnen i uppgift att enskilt i text beskriva sin skolväg. Instruktionerna från läraren löd: *Beskriv hur ni tar er till skolan. Ni kan beskriva vad ni ser längs vägen, vad ni känner och vad ni tycker om er väg till skolan.*

Skolan där barnen går, ligger centralt i Göteborg och omgärdas av bostadskvarter. Stadsdelen är av blandstadskaraktär med en variation av verksamheter och flerfamiljshus. Utanför skolan finns en busshållplats och en kort sträcka från skolan finns även en spårvagnshållplats, där en spårvagnslinje stannar.



Bild: Visar skolans placering med omkringliggande strukturer och byggnader. Illustratör: Beata Willeborn.

På skolan går ca 300 elever från förskoleklass till och med årskurs 6. I samtal med elevernas lärare har det framgått att skolan har ett relativt litet upptagningsområde och de allra flesta eleverna bor inom gång- eller cykelavstånd från skolan.

Av analysen av berättelserna så har följande kategorisering gjorts utifrån vad som flertalet barn tog upp samt vad som kan anses viktigt vid planering och gestaltning. Barnen beskriver bland annat med vilket *färdmedel* de tar sig till skolan, *trafikmiljön* längs vägen, vilka *typer av miljöer* de passerar, specifika *objekt* samt *sinnes- och känsloupplevelser* de känner längs vägen.

Berättelserna skiljer sig i hur ingående de är, vilket kan bero på barnens varierande skrivkunskaper. Texterna omfattar allt ifrån fyra rader till en A4 handskrivet. De texter som är kortfattade är mer inriktade på vad barnet ser längs vägen och inte hur de uppfattar den. Alla berättelser har dock bidragit med insikter och gett underlag för tolkningar.

3.2 STUDIEN

Som tidigare nämnts i arbetet så visar många undersökningar att barn ofta skjutsas till skolan av vuxna och att trenden är att allt färre barn reser självständigt. I denna undersökning är det dock inget av barnen som tar sig till skolan med vuxet sällskap³. Alla barn reser självständigt antingen till fots eller med kollektivtrafik. Av 20 barn är det 15 som går till fots och 5 barn som åker med antingen buss eller spårvagn eller en kombination av båda. De flesta beskriver att de går ensamma och några få tar sällskap med en vän.

I sina berättelser beskriver de vilka miljöer de passerar och många beskriver noggrant hur trafikmiljöerna ser ut och hur de agerar i dessa. De flesta av barnen beskriver hur de går över övergångsställen och de uttrycker en medvetenhet om att vissa miljöer är mer riskfyllda än andra och att de rör sig försiktigt genom dessa. Ett barn skriver:

”Så småningom kommer man till ett övergångsställe men det är nästan aldrig bilar där mest cyklar. ... Sedan kommer nästa övergångsställe. På det övergångsstället är det till skillnad från det andra jätte mycket bilar, bussar och spårvagnar. Därför är jag extra försiktig när jag går över där.”

Precis som Björklid (1994) poängterar, så noterar barnen när biltrafikanter bryter mot trafikregler. Ett barn förklarar att det finns en del fortkörare i området.

”Det finns ett antal fortkörare en gång såg jag en som körd 60-70 km.”

De visar även en förståelse för vilken inverkan trafik har på en plats. Ett barn skriver i sin berättelse:

”Jag går ifrån skolan ner för en ganska brant backe där det åker relativt många bilar. Backen går längs stenklippor. Det är ofta ganska tyst. När jag har tatt mig ner för backen kommer jag till ett ställe där det åker många spårvagnar, där är det oftast mer trafik och högre ljud.”

³ Det har dock inte gjorts en djupare undersökning om i vilken utsträckning detta gäller alltid, ofta eller bara ibland.



Foto 2: Föreställer en backe som leder fram till skolan från ett håll. På bilden syns en naturlig omgivning med berg och vegetation samt gångbana längs bilvägen. Fotograf: Beata Willeborn

Många berättelser nämner miljöer som de antingen passerar igenom eller ser längs vägen, till exempel en skogsdunge eller gräsytor. Flera barn beskriver delar av sin väg till skolan som tråkig, framför allt när det enbart är väg och hus, medan när de beskriver miljöer som har en större variation, så låter det mer positivt. Dessa miljöer är mer naturlika med vegetation och berg, även slingriga vägar uppfattas som mer intressanta inslag längs vägen. De beskriver även vad som försämrar en plats, såsom att parkerade bilar är ett negativt inslag. I en av berättelserna kan man läsa:

"Jag bor på ett lugnt ställe. Men det är inte grönt eller goda dofter. Det är faktiskt tvärtom."



Foto 3: Fotot visar en mindre grönyta med gräsmatta och träd. Ytan är belägen i botten av backen som visas i föregående bild. Fotograf: Beata Willeborn

Medan ett annat barn beskriver hur det alltid doftar gott från ett bageri hen passerar längs vägen. De beskriver gatulivet genom att människor är på väg till jobb, skola eller förskola, att det är många som väntar på spårvagnen.

Ett barn tar precis som Lia Karsten (2006) upp skräpiga miljöer, vilket kan tolkas som en försämrande faktor. Barnet skriver:

*"Vänster om trapporna finns en liten fin skog. Den är lite mer spännande.
Det gillar jag men den är ganska smutsig, finns många glasskärvor och sånt."*

I beskrivningarna redovisas det för flertalet objekt som barnen ser längs skolvägen. En del barn berättar om hur de ser djur längs vägen eller träd och hur de på avstånd kan se båtar i hamnen.

Tabell 1, redovisar vilka objekt som nämns i barnens texter samt hur många barn som nämner varje objekt.

<i>Lösa och fasta objekt som nämns i barnens texter.</i>	<i>Antal barn som nämner de olika objekten</i>
<i>Parkerade bilar</i>	4
<i>Parkerade cyklar</i>	1
<i>Trappa i utemiljön</i>	8
<i>Busshållplats</i>	4
<i>Träd</i>	5
<i>Människor</i>	8
<i>Plantering</i>	2
<i>Djur</i>	3
<i>Fotbollsmål/fotbollsplan</i>	3
<i>Båtar</i>	2
<i>7-eleven butik</i>	4

Tabell 1. Vilka objekt som nämns i barnens texter samt hur många barn som nämner varje objekt.

Som tabellen visar så nämns trappor och människor eller flest gånger. Trappan tolkas som ett fysiskt attribut som barnen associerar med sin skolväg. Det är inte helt klart om alla menar samma trappa, men utifrån beskrivningar av miljön runt trappan kan de flesta tänkas prata om samma trappa.



Foto 4: Bilden visar stentrappan som är gemensam för flertalet barns skolväg. Trappan omges av vegetation, vilket flera barn beskriver som något positivt. Fotograf: Beata Willeborn

Barnen beskriver hur människor befolkar gatorna, vuxna som ska till jobbet, barn som ska till skola och förskola. De beskriver det utan att lägga någon värdering i det, huruvida de uppskattar gatulivet eller om de tycker att det är jobbigt. Ett barn beskriver dock en viss rädsla för främmande människor. Barnet beskriver hur hen alltid vänder sig om efter en kurva för att hen tror att en mördare kommer döda hen.

Något som flera även beskriver är träd, plantering och växtlighet de ser längs vägen. Visa lägger en värdering i det, medan andra bara nämner vad de brukar se.

Tabell 2 visar hur många av barnen som nämner olika trafikmedel i sin text. Flera använder även det övergripande ordet "trafik" för att beskriva situationen längs vägen till skolan.

<i>Olika typer av trafik som nämns i barnens texter</i>	<i>Antal barn som nämner de olika begreppen.</i>
<i>Bilar</i>	8
<i>Bussar</i>	6
<i>Spårvagnar</i>	7
<i>Cyklister</i>	3
<i>Trafik</i>	6

Tabell 2. Vilka färdmedel som barnen ser längs vägen samt hur många barn som nämner det i sin text och hur många barn som nämner det övergripande begreppet "trafik".

Barnen nämner olika typer trafikmedel de ser längs vägen. De ser sig själva som separerade från trafiken. De skriver att de ser trafik eller bilar som kör osv, men nämner bara människor

i det sammanhanget då det är människor som cyklar, vilka referats till som cyklister. De noterar att trafiken finns och när man rör sig vid trafik, så ska det göras med försiktighet.

Kapitel 4. DISKUSSION

4.1 SITUATIONEN IDAG

Som tidigare nämnt så har barns självständiga mobilitet minskat. Undersökningar visar att allt färre barn rör sig självständigt mellan bostad och skola. Förr lekte barn utomhus i större utsträckning än idag samt gick självständigt till skolan. Att det var mer vanligt förr, skulle kunna härledas till trångboddheten som var ett stort problem. Det fanns helt enkelt inte tillräckligt med yta för barnen att leka inomhus och de lekte då utomhus oavsett årstid.

Statistiken visar en minskning av olyckor med barn och biltrafikanter, vilket med stor sannolikhet är en konsekvens av att barn inte vistas utomhus i lika stor utsträckning. Genom att förvisa barnen från det offentliga stadsrummet, så har man minskat olycksfallen. I litteraturen som ligger till grund för arbetet så tycks alla vara eniga om att det är ett problem att barnens rörelsefrihet blir lidande. Barn har lika stor rätt till staden som vuxna och bilens obehindrade framkomlighet bidrar till orättvis fördelning av stadens yta.

Genom att skapa platser där barn kan vistas, leka och förflytta sig, skulle alla typer av barns självständiga mobilitet kunna främjas och fördelningen av stadens yta skulle kunna bli mer jämlik.

En av trenden i dagens stadsbyggande är att förtäta staden. Detta görs för att skapa mer hållbara städer och för att möta städernas befolkningsökning. Det innebär att stadens fria ytor minskar, vilket i sin tur kan innebära en minskning av barns informella platser. I den problematiken kan det vara viktigt att ta tillvara på barnperspektivet och barns egna perspektiv.

4.2 BARN OCH SAMHÄLLET

Regeringens proposition att inkorporera barnkonventionen i svensk lag, tror många kommer stärka barnens ställning i samhället. Det är dock svårt att hitta information om hur det kommer att påverka stadsbyggandet och utvecklingen av det. Lagrådet ställer sig kritiskt till regeringens proposition och menar att svensk lag redan stämmer överens med Barnkonventionens föreskrifter. Plan- och bygglagen betonar vikten av att alla människor i samhället ska kunna göra sig hörda, men i verkligheten är det få som har möjlighet till att nyttja den rätten. Det är en komplicerad process, som är svår för barn att förstå. Det hänger alltså på planerare och övriga aktörer inom branschen att skaffa sig kunskap om hur man tar till vara på barns perspektiv på utemiljön. Det kan krävas att den kortsiktiga vinningen måste stå tillbaka till förmån för barn, vilket kan vara svårt att argumentera för.

De krav som PBL ställer på medborgardialog är att det ska hållas ett samråd och hur det ska annonseras. Det kan diskuteras hur effektiva medel det är för att nå ut till allmänheten och framför allt, hur många barn som nås av det.

PBL kap 5 §12, skulle kunna tolkas som att det ställs ett högre krav på kommunens tjänstemän att nå ut till fler människor och få in fler åsikter. För att nå barn och ungas åsikter kan det dock krävas mer kreativa medel än samråd.

Genom en inkorporering av barnkonventionen, kanske barn kan få en starkare ställning, även i PBL och ett konkret krav på barns perspektiv kanske kan komma till uttryck.

Anledningen till att barns perspektiv inte alltid tas i beaktning vid planering, kan vara att det krävs tid och kunskap för att kommunicera med barn inom planering och gestaltning samt att kommuner saknar effektiva metoder för att nå ut till barnen. Där skulle kommunerna kunna gå i trafikverkets fotspår och nyttja metoden Barnkartor i GIS. Metoden har enligt Trafikverkets (2010) rapport *Säkrare skolvägar* visar att Barnkartor i GIS kan vara en effektiv metod, för att få tillgång till barns perspektiv.

4.3 BARN OCH TRAFIKEN

Den stora problematiken är hur barn och biltrafik ska samsas om utrymmet. Som tidigare nämnts så är barn inte tillräckligt mogna att behärska olika typer av trafiksituationer förrän i tonårsåldern. Det är en allt för stor risk när barn leker i närheten av biltrafik. Att diskutera lek längs stråk kan därmed låta problematiskt och det kommer förmodligen kräva starka insatser i den fysiska miljön och en begränsning för biltrafiken. Däremot skulle en djupare analys av miljöerna längs stråken kunna ge kunskap om vissa platser skulle kunna vara lämpliga för lek. Det kan även diskuteras om barn överhuvudtaget ska leka på vägen till skolan och om leken enbart hör hemma på vissa platser under vissa tider. I en stad är det förmodligen inte möjligt för barn att kunna leka överallt. Det kan däremot finnas en poäng i att främja lek under den tiden av dygnet då barn väl vistas utomhus, med tanke på den popularitet som nöjen framför skärmar har fått. Skärmtid och digitala nöjen kan inte ersätta de fördelar som utomhuslek för med sig.

4.4 BARNENS PLATS

Som både ett barn från studien och Lia Karsten (2006) lyfter fram, så kan skräpiga miljöer vara ett problem. Det försämrar platsens utseende och bjuder inte in till vistelse. Barn lägger märke till andra miljöer än vuxna och något som för en vuxen är några träd kan för ett barn uppfattas som en skog. Skräpplockning bör göras på alla ytor och inte bara formella ytor, utan även de informella, som för barn kan vara mer spännande att utforska.

Det är fortfarande oklart huruvida det är möjligt för lek att uppstå längs skolvägen, men det skulle vara intressant att undersöka vidare, för att se vilka möjligheter som finns. Det kan ytterligare diskuteras om det är lämpligt att leka längs skolvägen, då barn måste komma i tid till skolan eller föräldrar som väntar hemma på att barnen ska komma hem.

En fundering som uppkom av studien av exemplet i Göteborg och litteraturstudien, var möjligheten till att skapa noder, där barnens stråk sammansluts. Om det ökar möjligheten för barnen att ta sällskap med varandra till skolan. I studien av exemplet i Göteborg, så verkar det finnas en nod vid en 7eleven-butik eller vid stentrappan, där flera möts upp och kan gå tillsammans. Skolan verkar också ha en sådan placering att många vägar sammansluts till en eller två vägar som leder fram till skolan. En djupare undersökning av gatustruktur och stråkens sträckning, skulle kunna ge en tydligare bild om vilka förutsättningar som finns på plats och hur dessa kan vidareutvecklas eller kanske till och med användas runt andra skolor.

4.4 METODREFLEKTION

Barnen skrev sina berättelser enskilt i skolan. De fick instruktioner om uppgiften av deras lärare. Instruktionerna löd:

Beskriv hur ni tar er till skolan. Ni kan beskriva vad ni ser längs vägen, vad ni känner och vad ni tycker om er väg till skolan.

Instruktionerna från läraren är relativt öppna, vilket kan ge eleverna möjlighet att själva beskriva sin väg till skolan. Vissa barn kan ha tagit uppgiften mer seriöst och beskrivit sin skolväg mer ingående och det finns en risk att vissa delar är förskönade eller förstärkta i syftet att berättelsen ska bli en mer intressant läsning. Därför har det krävts en försiktighet vid tolkningen och jag har framför allt utgått från sådant som flera har lyft fram i sina berättelser. Jag tycker dock att det ger ett bra underlag som visar en del av helheten och framför allt något att arbeta vidare med. Det hade varit gynnsamt för arbetet att ha en dialog med barnen för att kunna gå in djupare på vissa aspekter. Ett muntligt samtal hade kanske kunnat ge ett bättre underlag, framför allt från de barn som inte uttrycker sig så bra i skrift. Det hade säkert varit gynnsamt att använda olika metoder i kommunikationen med barnen för att få ut så mycket information som möjligt. Det hade till exempel varit intressant att följa med barnen längs vägen för att kunna göra ytterligare analyser av den fysiska miljön eller att arbeta med ett kartunderlag där barnen kan rita och skriva.

Föräldrarnas perspektiv skulle även kunna bidra med en större förståelse av anledningen till att barnen tillåts röra sig självständigt till skolan. Det skulle kunna bidra med en djupare kunskap om i vilken utsträckning den fysiska miljön påverkar beslutet, samt vilka aspekter som bidrar till föräldrarnas trygghet att låta barnen gå själva.

AVSLUTANDE KOMMENTAR

Barns självständiga mobilitet i staden är enligt mig en viktig och aktuell fråga. Att behandla barns rörelsefrihet i staden och förbättra barns möjlighet att vistas i staden är att skapa en rättvis stad. Barns perspektiv bör ses som en självklar del i planeringen av våra städer och deras röster måste, med hjälp av vuxna, stärkas. Att behandla skolvägen är ett bra ställe att börja på. Alla barn måste gå i skolan och skolvägen är för många barn en självklar del av vardagen.

Frågeställningen till arbetet löd:

- Hur uppfattas den fysiska miljön längs barns skolväg när de rör sig självständigt?
- Hur påverkas barn av att inte kunna röra sig självständigt mellan skola och bostad?

Den första frågan är svår att besvara och som nämndes i metodreflektionen, så hade en djupare dialog med barnen kunnat bidra till ett mer ingående svar. Förhoppningsvis bidrar arbetet till en del av svaret, men även en uppmuntran till dialog med barn, när det rör sig om den fysiska miljön och till att prova olika metoder.

Den andra frågan är lättare att besvara i arbetet då det finns ett stort forskningsunderlag inom ämnet. Förhoppningen är att med det här arbetet kunna bidra med ökad förståelse för dels vikten av barns självständiga mobilitet, dels barns perspektiv på skolvägen.

Samhällets syn på barn och barns inflytande är viktigt, eftersom det direkt påverkar i vilken utsträckning barn får komma till tals i frågor som rör dem. På många sätt står samhället bakom forskningen, men det är fortfarande svårt att se barnen i den svenska lagstiftningen som rör den fysiska miljön. Kanske skulle barnens roll eller perspektiv stärkas i stadsplaneringen om det fanns uttryckliga krav på det i Plan- och Bygglagen samt enkla och effektiva metoder för kommuner och planerare att använda i dialog med barn.

Arbetet har väckt många frågor och jag har fått en ökad förståelse för hur komplext ämnet är. Arbetet kan också bidra till diskussionen kring vilken typ av stad vi vill leva i samt hur framtidens barn kommer vara om barns rörelsefrihet i staden fortsätter att minska. Det är hög tid att vi tar dessa frågor på allvar och reflekterar över hur vi kan förändra stadens strukturer och göra barnens plats i det offentliga rummet till en självklarhet.

Min tro är att, en stad som är bra för barn är bra för alla.

Litteraturförteckning

OTRYCKTA KÄLLOR

Joelsson, T. (2017). *Barn i farten*. [Online]

Tillgänglig: <https://barnifarten.wordpress.com/2017/03/24/vikten-av-barns-mobilitet-for-barn-forskning-och-samhalle/>

[Använd 29 Mars 2018].

Barnombudsmannen. (2015). *Faktablad från Barnombudsmannen*. [Online] Tillgänglig:

https://www.barnombudsmannen.se/globalassets/dokument-for-nedladdning/publikationer/faktablad/faktablad3_inflytande11.pdf

[Använd 20 Maj 2018].

Jan Gehl: *People-oriented strategies for city planning*. (2014). [Video] Singapore: Centre for

Liveable Cities . Tillgänglig: <https://www.youtube.com/watch?v=Gha492DG7tl> [Använd 13

April 2018].

Trafikverket. (2010). *Säkrare skolvägar*. [Online] Tillgänglig: [https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-](https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-trafiksakerhetsarbete/Skyltfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Vagen--Trafikmiljon/Vagen/Sakrare-skolvagar/)

[trafiksakerhetsarbete/Skyltfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Vagen--Trafikmiljon/Vagen/Sakrare-skolvagar/](https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-trafiksakerhetsarbete/Skyltfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Vagen--Trafikmiljon/Vagen/Sakrare-skolvagar/)

[Använd 20 Maj 2018].

TRYCKTA KÄLLOR

Björklid, P. (1994). *CHILDREN - TRAFFIC - ENVIRONMENT*. *Architecture & Behaviour*, 10(4), sid. 399-406.

DOI:https://lasur.epfl.ch/files/content/sites/lasur2/files/Images/stories/editions_du_lasur_pdf/AC/AC%20Vol%2010%20No.4/BJORKLID.pdf

Björklid, P. (2004). *Children's Independent Mobility and Relationship with Open Space – Studies of 12-year-olds' Outdoor Environment in Different Residential Areas*. Stockholm, Stockholm Institute of Education.

Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*, Borlänge: Trafikverket.

Brussoni, M., Olsen, L. L., Pike, I. & Sleet, D. A. (2012). *Risky Play and Children's Safety: Balancing Priorities for Optimal Child Development*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, September, 9(9), sid. 3134-3148. DOI: 10.3390/ijerph9093134

Chaudhury, M. (2017). *Public open space attributes in relation to children's independent mobility experience in urban neighbourhoods in Auckland, New Zealand*. Auckland: Auckland University of Technology.

de Laval, S. (2015). *Bygga stad för barn - En kunskapsöversikt om barn och ungdomar, täta stadsmiljöer och metoder för delaktighet och barnkonsekvensanalys*. 1:a upplagan red. Stockholm: Arkus, forskning och utveckling inom arkitektur och samhällsbyggnad.

Faskunger, J. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*, Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.

Faskunger, J. (2008). *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*. Östersund: Statens Folkhälsoinstitut.

Gehl, J. (2011). *Life between buildings. Using public space*. 6:e engelska upplagan red. Washington DC: Island Press.

Hillman, M., Adams, J. & Whitelegg, J. (1990). *ONE FALSE MOVE... A Study of Children's Independent Mobility* Mayer. 1:a upplagan red. London: Policy Studies Institute.

Karsten, L. (2006). *It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space*. Children's Geographies, 17 Augusti, sid. 275-290. DOI: 10.1080/14733280500352912

Muir, C. o.a. (2017). *Parental role in children's road safety experiences*. Transportation Research, 28 Februari, Issue Part F, sid. 195-204. DOI: 10.1016/j.trf.2017.01.014

Nordin, K. (2015). *Att sätta barn på kartan. Barnkartor i GIS - för information om barns utemiljö*. 1:a upplagan red. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.

O'Brien, M., Jones, D. & Sloan, D. (2000). *Children's independent spatial mobility in the urban public realm*. Childhood, 1 Augusti, Volym 7 (3), sid. 257-277. DOI: <https://doi.org/10.1177/0907568200007003002>

Putnam, R. D., 2002. *Democracies in flux: The evolution of social capital in contemporary society*. 1:a upplagan red. Oxford: Oxford University Press.

Stevenson, M., Sleet, D. & Ferguson, R. (2015). *Preventing Child Pedestrian Injury: A Guide for Practitioners*. American Journal of Lifestyle Medicine, December, 9(6), sid. 442-450. DOI: 10.1177/1559827615569699

Westman, J., 2017. *Drivers of Children's Travel Satisfaction*. Karlstad: Karlstad University.

STUDENTARBETEN

Madsen, E., 2015. *Planering med barns perspektiv En studie om barn och ungas roll som medborgare och aktörer i spelet om stadens framtid Planning*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Wales, M., 2014. *"Stuck in a Place" – The independent mobility of children living in a city*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Åström, K., 2012. *Barn av vår stad - En studie om barns möjlighet till lek längs gågatan i Uppsala*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur.

PROPOSITIONER

Regeringens proposition, 2017/18:186, *Inkorporering av FN:s konvention om barns rättigheter*. Linköping: Socialdepartementet.

Regeringens proposition, 2005/06:160, *Moderna transporter*. Harpsund: Näringsdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR

SOU 1975:30. *Barnens livsmiljö*. Stockholm: Socialdepartementet.

LAGAR

SFS 2010/900. Plan- och Bygglagen. Stockholm: Socialdepartementet.

BILDKÄLLA

Gehl, J. (2011). *Life between buildings. Using public space*. 6:e engelska upplagan red. Washington DC: Island Press. Sid 11.